

TANGGUNGJAWAB EMPUNYA KAPAL DALAM PENGANGKUTAN BARANGAN MELALUI LAUT

Prof. Madya Hj. Hairuddin Hj. Megat Latif
Yuhanif Yusof

Pensyarah, Fakulti Pengurusan Awam & Undang-Undang
Universiti Utara Malaysia

Abstrak

Seiring dengan perkembangan perdagangan maritim yang semakin maju mengakibatkan peningkatan permintaan terhadap empunya kapal untuk mengangkut barang-barang seperti kargo melalui laut. Oleh yang demikian, empunya kapal memainkan peranan yang penting bagi memastikan agar kesemua barang-barang yang diangkut dapat dihantar-serah dengan selamat kepada individu yang layak menerimanya. Di antara faktor-faktor yang harus diambilkira oleh empunya kapal dalam menjalankan tanggungjawabnya adalah dengan memastikan bahawa barang-barang yang diangkut hanya dihantar-serah kepada individu yang layak menerimanya sahaja iaitu individu yang mengemukakan bil muatan sebagai bukti kepada sesuatu transaksi. Sehubungan dengan itu, tindakan ini akan sekaligus dapat membebaskan empunya kapal dari bertanggungjawab ke atas keselamatan barang-barang tersebut. Walaubagaimanapun, terdapat beberapa pengecualian misalnya berdasarkan Common law, kontrak dan juga statut seperti Merchant Shipping Act 1952, Carriage of Goods by Sea Act 1950 dan Hague-Visby Rules 1968 yang dapat membebaskan empunya kapal daripada tanggungan tersebut. Oleh yang demikian, kertas kerja ini akan melihat situasi-situasi melalui kes-kes yang telah diputuskan oleh mahkamah beserta pengecualian-pengecualiannya berhubung dengan tanggungjawab empunya kapal dalam pengangkutan barang melalui laut.

Pengenalan

Pada amnya perkhidmatan komersil perkapalan diwujudkan sebagai satu kaedah transportasi utama dunia adalah bertujuan untuk menghantar atau memindahkan sesuatu barangan dari satu destinasi ke satu destinasi yg lain. Sehubungan dengan itu, seiring dengan perkembangan perdagangan maritim yang semakin maju kini mengakibatkan peningkatan dari segi permintaan terhadap empunya kapal untuk mengangkut barang-barang seperti kargo melalui laut. Hakikatnya, perkara penting yang diambil kira dari aspek perundangan mahupun dari aspek hubungan komersil di dalam dunia perkapalan adalah pihak-pihak yang terbabit iaitu empunya kapal yakni orang yang bertanggungjawab untuk menghantar barangan dan juga pemilik barangan tersebut.

Tugas utama empunya kapal adalah untuk memastikan agar kesemua barangan yang diangkut dapat dihantar-serah dengan selamat kepada individu yang layak menerimanya. Ini dapat dilakukan dengan mensahihkan bahawa barang-barang yang diangkut hanya dihantar-serah kepada individu yang layak menerimanya sahaja iaitu kepada individu yang dapat mengemukakan bil muatan sebagai bukti kepada transaksi berkenaan. Sehubungan dengan itu, tindakan ini akan sekaligus dapat membebaskan empunya kapal dari bertanggungjawab ke atas keselamatan barang-barang tersebut. Namun begitu, sekiranya empunya kapal gagal untuk memastikan barangan yang diangkutnya diserahkan kepada individu yang layak menerima atau hantar-serah singkat (*short delivery*) atau berlaku kemusnahan kepada barangan maka remedi di atas kegagalan untuk memenuhi kewajipan tersebut memberikan hak kepada pemilik barangan untuk menuntut gantirugi atau pampasan.

Destinasi hantar-serah

Empunya kapal hanya berkewajipan untuk menghantar-serah barangan di sisi kapal. Ini dapat dilihat melalui kes *Peterson lawan Freebody & Co (1895) 2 QB 294*. Fakta kes memperlihatkan bahawa satu kargo berisi bahan-bahan logam hendaklah dipunggahkan ke dalam tongkang-tongkang. Pihak konsaini telah menyediakan tongkang-tongkang

yang mencukupi di sisi kapal malangnya gagal untuk menyediakan pekerja yang mencukupi di dalam tongkang-tongkang untuk menerima hantar-serah dalam masa yang telah ditetapkan untuk kerja-kerja pemunggahan dilakukan. Empunya kapal menuntut gantirugi di atas kelewatan proses memunggah. Mahkamah di dalam kes ini memutuskan bahawa empunya kapal tidak berkewajipan untuk memunggah bahan-bahan logam tersebut ke dalam tongkang. Sebaliknya, beliau hanya berkewajipan untuk meletakkan barangan itu di sisi kapal iaitu selepas rel kapal dan dalam capaian/jangkauan pekerja-pekerja di dalam tongkang. Oleh itu, pihak konsaini harus bertanggungjawab terhadap kelewatan yang berlaku.

Penyerahan barangan hanya kepada individu yang mengemukakan bil muatan

Empunya kapal ataupun nakhoda kapal hanya boleh menyerahkan barangan yang diangkut kepada pihak konsaini yang dinamakan di dalam bil muatan. Di samping itu, penyerahan juga boleh dibuat kepada orang pertama yang mengemukakan bil muatan yang telah diendorskan secara betul, dengan syarat nakhoda tiada notis mengenai urusan bil muatan lain pada set yang sama. Ini dapat dilihat melalui kes *Glyn Iwn East and west India Dock Co. (1882) 7 App. Cas. 591*. Di dalam kes ini, barangan adalah boleh hantar-serah 'kepada Cottom and Co, atau serahan'. Mereka telah mendepositkan bil muatan pertama bersama Plaintiff sebagai sekuriti untuk satu pinjaman, dan melalui bil muatan kedua mereka memperolehi hantar-serah dari syarikat pengkalan kapal. Plaintiff membuat tuntutan ke atas syarikat pengkalan kapal atas alasan tersalah hantar-serah barangan. Mahkamah memutuskan untuk menolak tuntutan tersebut kerana syarikat pengkalan kapal berhak menghantar-serah barangan berdasarkan pengemukakan satu bil muatan yang betul.

Sebaliknya di dalam kes *The Stettin (1889) 14 P.D 142* situasi berbeza berlaku di mana sekiranya nakhoda kapal menyerahkan barangan kepada individu yang tidak mengemukakan atau menyerahkan bil muatan, maka empunya kapal akan bertanggungjawab terhadap segala kerugian atau kehilangan. Di dalam kes ini, tong-tong minyak telah dimuatkan ke dalam kapal berdasarkan bil muatan yang boleh di hantar-serah 'kepada Mendelson atau serahan'. Empunya kapal menyimpan satu bil muatan dan

menghantarnya kepada ejennya untuk mendapatkan bayaran bagi harga barangan. Nakhoda kapal telah menghantar-serah minyak itu kepada Mendelson tanpa melakukan penyerahan bil muatan. Mahkamah memutuskan bahawa empunya kapal bertanggungjawab kepada pemilik barangan.

Hantar-serah kepada pihak konsaini

Setiap hantar-serah mesti dibuat secara peribadi kepada pihak konsaini atau ejennya. Di dalam kes *Bourne lwn Gatliff (1838) 4 Bing. N.C. 31*, barangan telah dikonsainkan kepada Plaintiff atau serahannya berdasarkan kepada satu bil muatan. Barangan berkenaan telah dipunggah ke sebuah dermaga pada hari kapal itu sepatutnya tiba. Pihak konsaini tidak menyedari tentang ketibaan kapal tersebut dan mereka juga tidak berada di dermaga untuk proses menerima hantar-serah. Dalam masa dua puluh empat jam selepas pemunggahan, barangan tersebut telah terlibat di dalam satu kebakaran. Pihak juri mendapati bahawa hantar-serah di dermaga tidak merupakan hantar-serah yang sempurna di sebabkan oleh kebiasaan istimewa di pelabuhan terbabit. Mahkamah memutuskan bahawa empunya kapal bertanggungjawab terhadap kemusnahan barangan terbabit. Tambaha Mahkamah lagi, satu tempoh masa yang munasabah hendaklah diberikan kepada pihak konsaini untuk menuntut barangan dan sehingga masa itu berlaku, liabiliti empunya kapal sebagai pengangkut masih terpakai atau berterusan.

Hantar-serah di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar 1952

Berdasarkan kepada seksyen 350 Ordinan Perkapalan Saudagar 1952, sekiranya tiada apa-apa perjanjian dibuat antara pengangkut dan tuanpunya barangan di mana tuanpunya barangan yang diimport berhak mendaratkan atau menerima hantar-serah atau dalam kes di mana tuanpunya barangan tidak bersedia atau tidak menawarkan untuk mendaratkan atau menerima hantar-serah di bawah perjanjian itu sebaik-baik sahaja barangan itu bersedia dipunggah, empunya kapal boleh mendaratkan atau memunggah barangan itu pada bila-bila masa selepas ketibaan kapal tersebut. Peruntukan yang sama juga mengkehendaki empunya kapal menempatkan barangan itu di mana-mana dermaga atau gudang yang disebut di dalam carterparti, bil muatan atau perjanjian. Sekiranya

tidak dinyatakan tempat di mana barangan itu patut ditempatkan, maka ia boleh di tempatkan di mana barangan seperti itu biasanya ditempatkan.

Menjaga kargo

Empunya kapal bertanggungjawab sepenuhnya ke atas keselamatan barangan yang diangkutnya sepanjang ia berada di bawah jagaannya. Menurut *common law* empunya kapal harus bertanggungjawab terhadap kehilangan dan juga kerosakan terhadap sesuatu barangan tanpa mengambil kira individu yang sebenarnya bertanggungjawab terhadap kehilangan atau kerosakan tersebut. Namun begitu, terdapat pengecualian di mana empunya kapal berhak membebaskan dirinya daripada bertanggungjawab sekiranya kehilangan atau kerosakan yang berlaku itu adalah di luar kawalan beliau seperti disebabkan oleh bencana alam, tindakan musuh negara atau kecacatan sedia ada pada barangan.

Di bawah Artikel III(2) Hagues Rules; “... *the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.*” Maksud perkataan ‘*properly*’ telah diperjelaskan oleh Mahkamah di dalam kes *Albacora SRL lwn Westcott and Laurance Line [1966] 2 Lloyd’s Rep 53*. Menurut kes ini, kargo ikan masin tanpa diketahui oleh empunya kapal perlu ditempatkan dan disimpan di dalam bilik sejuk atau peti sejuk. Malangnya, perkara ini tidak dimaklumkan kepada beliau sebaliknya beliau hanya diarahkan untuk menjauhkannya dari enjin dan dandang (*boilers*) kapal sahaja. Keadaan ini telah menyebabkan kerosakan kepada ikan masin tersebut. Mahkamah memutuskan bahawa empunya kapal atau pengangkut telah melakukan kewajibannya untuk mengangkut barangan secara yang sepatutnya. Mahkamah seterusnya menyatakan perkataan “*properly*” bermaksud “*in accordance with a sound system, sound in the light of such knowledge as a reasonable carrier would have had about the goods.*”

Berakhirnya tanggungjawab empunya kapal

Empunya kapal akan terus bertanggungjawab sebagai pengangkut sehinggalah transit berakhir sama ada berdasarkan kepada kontrak atau kelaziman sesuatu perniagaan. Di

samping itu, barangan tersebut turut dipunggah dan ditempatkan ke dalam gudang sehinggalah tuannya barangan itu bersedia untuk menuntunya. Sebagai peringatan, semata-mata barangan telah sampai ke destinasi tidak memadai untuk melepaskan empunya kapal dari bertanggungjawab ke atas keselamatannya. Sebaliknya, sekiranya pihak konsaini yang menerima hantar-serah atau kegagalan menerima hantar-serah pada masa yang munasabah akan juga menyebabkan tanggungjawab empunya kapal sebagai pengangkut berakhir.

Fasal ketakmasukan (*Exclusion clause*)

Pengecualian atau pengenehan terhadap tanggungjawab empunya kapal boleh diperolehi sama ada melalui statut, *common law* mahupun kontrak.

Berdasarkan statut

Pengecualian liabiliti di nyatakan di dalam Akta Pengangkutan Barangan Melalui Laut 1950 (*Carriage of Goods by Sea Act 1950*). Peruntukan di dalam Akta ini adalah berdasarkan kepada *Hague Rules 1924*. Pengecualian yang terdapat di dalam Akta ini tidak akan terpakai kepada empunya kapal sekiranya beliau gagal untuk menggunakan usaha wajar (*due diligence*) dalam menyediakan kapal yang bercirikan layak laut (*seaworthy*) dan kerosakan yang telah berlaku itu adalah di akibatkan oleh ketidaklayakan laut (*seaworthiness*) kapal itu. Keseluruhan pengecualian di dalam Akta ini adalah menyamai *Common Law* melainkan peruntukan fasal (a), (b) dan (q). Menurut Artikel IV (2) Jadual Pertama Akta ini, pengangkut tidak akan bertanggung ke atas kehilangan atau kerosakan yang timbul dari sebab-sebab berikut:

- (a) perbuatan, cuai, atau kegagalan nakhoda, pelaut, malim atau pekerja pengangkutan dalam navigasi atau pengendalian kapal. Kecuaian yang dimaksudkan di dalam peruntukan ini ialah kecuai yang dilakukan oleh nakhoda kapal. Namun begitu, kecuai yang dilakukan oleh empunya kapal beserta ejennya turut tidak terkecuali. Sungguhpun begitu, pengecualian diberikan kepada nakhoda kapal sekiranya kecuai berlaku sepanjang

tempoh navigasi dan pengemudian kapal. Kesalahan dalam navigasi termasuklah kerosakan kargo yang disebabkan kapal melanggar batu karang dengan sebab kecuaiannya nakhoda. Ini diputuskan dalam kes *The Portland Trader [1964] 2 Lloyd's Rep 443* di mana di dalam kes ini, kapal telah terkandas sama seperti yang telah diputuskan di dalam kes *Complaint of Grace Line [1974] A.M.C. 1253* dan kapal telah berlanggar dengan kapal yang lain seperti di dalam kes *The Xantho (1887) 12 App. Cas. 503*.

Sementara itu, kesalahan di dalam pengemudian kapal dapat ditentukan dengan menimbangkan perkara-perkara berikut:

- (i) Sekiranya sebahagian besar kecuaiannya berlaku adalah kecuaiannya kepada kargo dan bukan kecuaiannya terhadap kapal maka empunya kapal akan bertanggungjawab. Di dalam kes *Gosse Millard Iwn. Canadian Government Merchant Marine [1929] A.C 223*, sebuah kapal telah berlabuh di sebuah pelabuhan yang paling dekat untuk diperbaiki. Seorang anak kapal telah membuka pintu kecil di bahagian dek bagi memudahkan para pekerja untuk masuk ke dalam kapal tetapi telah terlupa untuk menutupnya semula apabila hari hujan. Mahkamah di dalam kes ini telah memutuskan bahawa perkara yang berlaku merupakan satu kecuaiannya kargo dan bukanlah kecuaiannya kapal. Oleh yang demikian, empunya kapal bertanggungjawab di atas kerosakan kargo disebabkan hujan.
- (ii) Sekiranya kecuaiannya berlaku merupakan satu kecuaiannya kapal, maka empunya kapal tidak bertanggungjawab. Di dalam *The British King (1898) 89 Fed. Rep. 872 (USA)*, Mahkamah telah memutuskan bahawa kecuaiannya anak kapal menyenggarakan pam kapal adalah kecuaiannya kapal, maka empunya kapal tidak bertanggungjawab.

- (iii) Kecuaian dalam kegagalan menggunakan peralatan kapal untuk melindungi kargo bukanlah kecuaiian dalam pengendalian kapal, maka empunya kapal akan bertanggung jawab.
 - (iv) Di dalam *International Packers lwn. Ocean Steamships [1955] 2 Lloyd,s Rep. 218* mahkamah memutuskan bahawa kegagalan menggunakan palang pengunci penutup dek semasa ribut taufan bukanlah kecuaiian dalam pengendalian kapal.
- (b) api, kecuali disebabkan kesalahan atau priviti sebenar (*actual fault or privity*) pengangkut. Kesalahan atau priviti sebenar pengangkut pada masa kini adalah sukar diaplikasikan kerana hampir kesemua kapal-kapal pada hari ini dimiliki oleh syarikat-syarikat. Sehubungan dengan itu, Mahkamah akan meneliti kesalahan atau priviti orang yang sebenarnya mengawal atau mentadbir sesebuah syarikat itu.
 - (c) risiko-risiko atau kemalangan di laut atau lain-lain perairan yang boleh dilayari;
 - (d) bencana alam;
 - (e) tindakan peperangan;
 - (f) tindakan musuh negara
 - (g) tangkapan atau sekatan kerajaan, pemerintah atau orang atau rampasan di bawah proses perundangan;
 - (h) sekatan kuarantin;
 - (i) perbuatan atau ketinggalan pengapal, tuan punya barangan, ejennya atau wakilnya;
 - (j) mogok atau sekat masuk atau pemberhentian atau sekatan buruh;
 - (k) rusuhan atau kekacauan awam (*civil commotions*);
 - (l) menyelamatkan atau cuba menyelamatkan nyawa atau harta di laut;
 - (m) pembaziran secara pukal atau berat atau apa-apa kehilangan atau kerosakan lain berikutan dari kecacatan sedia ada, kualiti atau kerosakan barangan;
 - (n) ketidaksempurnaan pembungkusan

- (o) ketidakcukupan atau kekurangan tanda-tanda;
- (p) kecacatan pendam yang tidak boleh ditemui melalui usaha wajar (*due diligence*);
- (q) sebab-sebab lain yang berlaku tanpa kegagalan atau priviti sebenar pengangkut, atau tanpa kegagalan atau kecuaiian ejen atau pekerja pengangkut, tetapi beban pembuktian terletak ke atas orang yang menuntut faedah kecuaiian ini untuk membuktikan bahawa bukan kegagalan atau priviti sebenar pengangkut dan bukan juga kegagalan atau kecuaiian ejen atau pekerja pengangkut yang telah menyumbang kepada kehilangan atau kerosakan.

Ordinan Perkapalan Saudagar 1952

Seksyen 359(a) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 memperuntukkan bahawa empunya kapal tidak bertanggungjawab atas kerosakan atau kehilangan barangan yang disebabkan oleh kebakaran tanpa "*his actual fault or privity*". Seterusnya menurut seksyen 359(b), tuntutan terhadap empunya kapal juga tidak boleh dibuat ke atas kerosakan atau kehilangan emas, perak, batu permata, jam atau intan berlian yang disebabkan oleh rompakan, kecurian atau penyalahgunaan tanpa "*his actual fault or privity*" sekiranya jenis dan nilai sebenar barangan tersebut tidak diisytiharkan oleh tuanpunya barangan kepada empunya kapal atau nakhoda kapal di dalam bil muatan atau dalam bentuk bertulis lain sepanjang tempoh pelayaran.

Berdasarkan *Common Law*

Pengangkut boleh dikecualikan dari bertanggungjawab di atas kehilangan atau kerosakan barangan sekiranya kehilangan atau kerosakan itu disebabkan oleh:

- (a) satu bencana alam; atau
- (b) satu tindakan musuh negara; atau
- (c) kecacatan sedia ada pada barangan itu sendiri; atau
- (d) kecuaiian tuanpunya barangan; atau
- (e) satu korban purata am

Berdasarkan terma-terma kontrak

Di antara fasal-fasal yang biasanya mengecualikan tanggungan pengangkut ialah:

- (a) bencana alam
- (b) tindakan musuh negara
- (c) sekatan oleh kerajaan
- (d) rampasan (*seizure*) di bawah proses undang-undang
- (e) lanun atau rompakan di laut atau darat
- (f) mogok atau sekat masuk (*lock-outs*)
- (g) baratri (*barratry*)
- (h) jettison
- (i) pelanggaran
- (j) bahaya-bahaya dan kemalangan di laut
- (k) ketidaksempurnaan pembungkusan
- (l) perbuatan, cuai atau kegagalan nakhoda dalam navigasi atau pengendalian kapal
- (m) api

Kesimpulan

Secara keseluruhannya, di dalam sesuatu transaksi komersil perkapalan khususnya pengangkutan barangan melalui laut, pihak-pihak yang terbabit iaitu empunya kapal atau pengangkut dan juga pengapal (*shipper*) masing-masing mempunyai peranan yang penting bagi membolehkan pengangkutan kargo dapat berjalan dengan lancar dan sempurna tanpa sebarang masalah. Masing-masing memainkan peranan sendiri bagi memastikan barangan dapat diangkut atau dibawa ke destinasi yang di tetapkan dengan selamat dan di dalam tempoh masa yang juga telah di tetapkan oleh mereka. Kegagalan mana-mana pihak untuk menjalankan kewajipan atau tanggungjawabnya akan membawa kepada remedi tuntutan atas kerosakan atau kehilangan barangan.

BIBLIOGRAFI

- Colinvaux, Roul (1982). *Carver's carriage by sea*. London: Steven & Sons.
- Cooper, James (1992). *Annotations of the carriage of goods by sea*. Lord Chancellor's Department.
- Day, D.M (1981). *Law of International Trade* (2nd ed.). London: Sweet & Maxwell.
- Grime, Robert (1978). *Shipping Law*. London: Sweet & Maxwell
- Marasinghe, Lakshman (1998). *Principles of International Trade Law*. Kula Lumpur: Butterworths Asia.
- Wilson, John F. (1988). *Carriage of Goods by sea*. London: Pitman Publishing
- Carriage of Goods by Sea Act 1992 (English Act)
- Hague & Visby Rules
- Ordinan Perkapalan Saudagar 1952